

A SZEGEDI HALÁSZBÁRKA.

Szeged földrajzi helyzete magyarázza meg, hogy lakosainak jelentős része a múltban olyan foglalkozást választott magának, amely a települési tényezők felhasználásával a megélhetést a lehető legkönnyebben biztosította. A legrégibb települőknek két tényezőt lehetett figyelembe venniük: a nagy kiterjedésű legelőket, melyek önmagukat kínálták az állattenyésztésre és a Tisza szövevényes vízrendszerét, mely a régi térképek tanúsága szerint sehoggy sem hasonlított a maihoz, de épen a beletorkolló fokok és erek sokasága miatt vízalatti kincseit felkínálta a halászok szabad zsákmányául. A gazdasági viszonyok lassú átalakulása fokonként szorította össze a legelőket s ha eleinte kisebb területeket hódított is el belőlük az eke, végre mégis teljesen háttérbeszorította s mindinkább a határ külső részére korlátozta, helytadva az előre törő sokoldalú földművelésnek. Ez a tényező, ha szerepet játszott is az őslakosság idetelepülésekor, nem játszhatott szerepet a város fejlődése szempontjából. Sőt épen ellenkezőleg; a messze fekvő szállások benépesítése a városból vont el a lakosságot s a kifejlett tanyai élettel, ha gazdaságilag nem is, de lélekben és gondolkozásban teljesen elszakította őket a városban élőkől.

A másik tényező: a Tisza, úgyszólván egyedüli tényezője volt a városi fejlődés lehetőségének. Nem arra a rohamos fejlődésre gondolunk, mely az utolsó nagy árvíz pusztításai után, egész a háború kitöréséig jellemezte a várost, hanem arra a fokozatos, lassú haladásra, amely a középkori, majd a törökhódoltság után meginduló újkori történelemben tűnik elénk. Az a tény, hogy a mű- és vasútak építése előtti korszakban a folyók szabták meg a közlekedés irányát és úgyszólván az egyedüli biztos útvonalat a medrükben úszó hajók követhették, már magában is elég lett volna a város fejlődéséhez. Pedig ez még nem volt az egyedüli. A Maros beömlése fontos torkolati várossá tette Szegedet, mely a marosi útvonal miatt fontos átkelő hely is lett.

Úgy az egyik, mint a másik tényező a halászaton kívül más vízi élet lehetőségeit is megnyitotta: a hajózását, mely természetesen magával vonta a hajóépítő telepek létesítését is.

A Maroson lefeléúszó só raktározása, a szerémségi szőlőtelepek terményeinek idehozatala mindinkább növelte a hajószükségletet. De a nagy lendületnek indult vizimalomipar is hajókat igényelt. Az ereken, fokokon és vadvizeken halászó népek, ha eleinte maguk csinálták is, később e telepeken szerezték be nagyobb hajóikat s ezáltal hozzájárultak a hajóépítés mester-

ségének kifejlődéséhez. A Tisza vize megteremtette azt az ősiparágat, melynek rohamos fejlődése egyéb iparágaknak is életet adott. Így fejlődtek ki azok az iparágak, melyek a legegyszerűbb hajóknál is szükséges dolgokat készítették: köteles, iszkábás, lánckészítő és fűrészipar s azok, amelyek ezeknek eszközeit állították elő. Természetesen ezek az iparágak Szeged népének kezében népi iparként fejlődtek s így néprajzi szempontból is megérdemlik a figyelmet.

A valamikor erősen fejlődött hajóipar a törökhódoltság korában veszendőbement s a hódoltság után is csak foltozó mesterség volt mindaddig, míg a Szeged környékén megindult termelés kivített nem produkált. Ennek fokozatos emelése körülbelül a XVIII. század végén érte el tetőpontját, mikor Vedres tanúsága szerint évenként legalább is 300 sós és 300 födeles hajó fordult meg Szegeden.¹ Ezek a nagyobbára összetákolt hajók szolgáltatták



Fig. 1. ábra.

az első anyagot a hajóépítéshez. Ettől kezdve fokozatosan emelkedik a hajóépítők (superok) száma, akik bár igen tekintélyes számmal voltak, önálló céhet soha se alkottak.

Nem lehet célnom, hogy e helyen a hajóépítés multjával behatóan foglalkozzam, melyet Reizner Szeged történetének III-ik kötetében kellő részletességgel tárgyal; de viszont nem lehet elhallgatni néhány olyan dolgot, amely erősen hozzájárult a Tiszapart arculatának megváltoztatásához. A hajóipar rohamos fejlődése következtében egész éven át faragók, fűrészelők és hajóácsok százai nyüzsögtek úgy az alsó, mint a felső Tiszaparton, ahol a supergazdák foglalkoztatták őket. (1. á.) Ocskai, Hajdú, Terhes, Kopasz, Zsótér, Ábrahám² ezek a nevek, melyek a XIX. század hajóépítőiparát méltóképp reprezentálják. Az ő jómódjuk a kezük alatt dolgozókra is kiterjedt. A faragó, malomépitő és hajóépítő iparosok száma rohamosan emelkedett. Házaikat

¹ Vedres: A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható csatorna. Szeged, 1815. 36. lap.

messziről meg lehetett ismerni az avult hajókról leszedett orrtőkéről, mely házaik kiskapuja elé került.³

Az 1842-ben Szegeden megjelent első gőzhajó zakatolását ugyan még elnyomta a két hajóépítő telep kopácsoló, faragó, fűrészelő munkájának zaja; füstjét legyőzte a terjengő kátrányszag, de a hajó bűgása mégis vészjel volt a hajóépítés történetében, amely hosszabb kínlódás után fokonként szorult vissza nagy jelentőségével.

A vasúthíd és állomás építése az alsó Tiszaparti telepet tette tönkre, a gyári hajóépítés a felső tiszai (2. á.) nagy hajótelepnek adta meg a kegyelem-

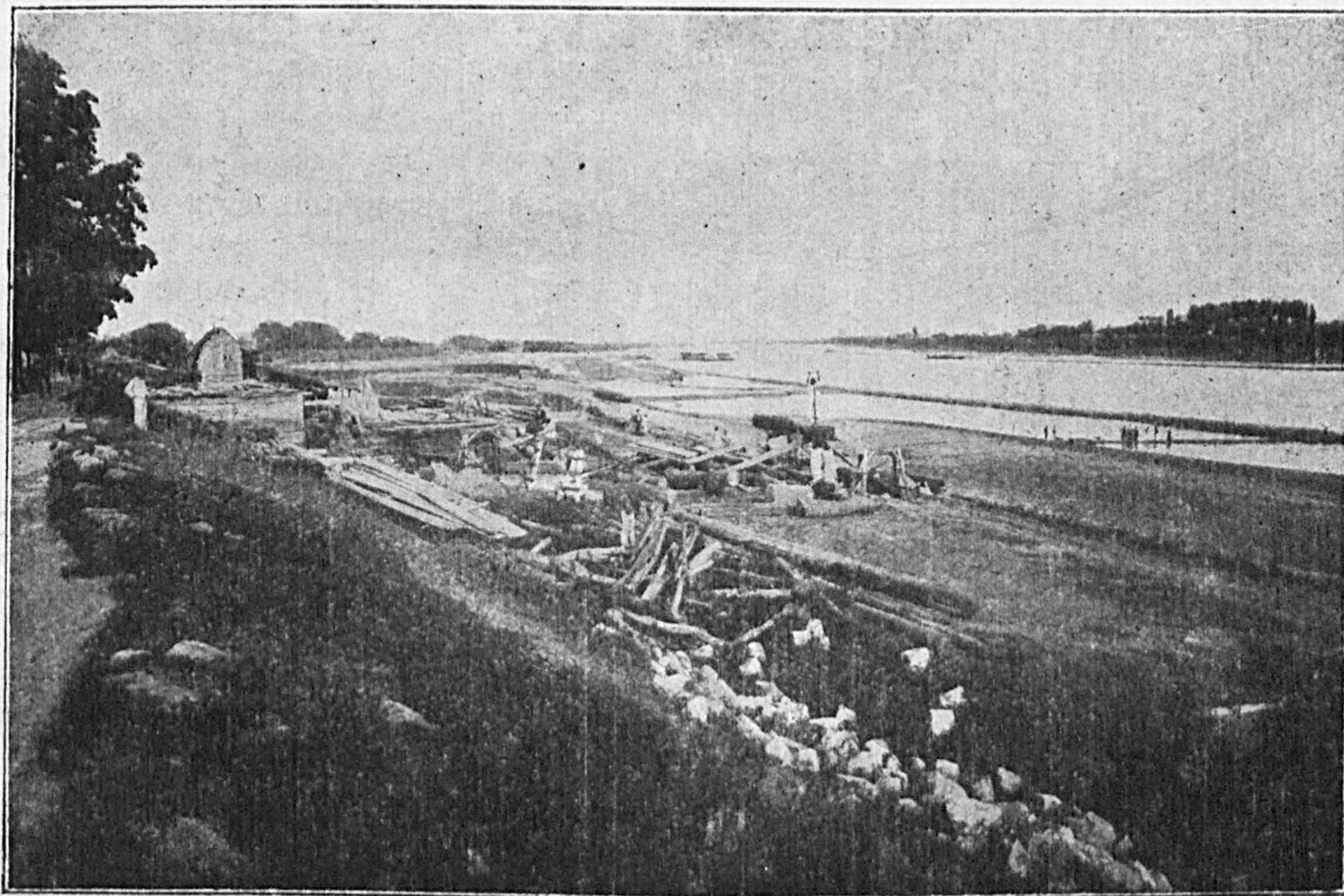


Fig. 2. ábra.

dőfést. Lassankint már csak a meglévők foldozgatására, homokos hajók építésére s a halászok igényének kielégítésére szorítkozott.

De a Tiszaszabályozás az igazi jó halászó helyeket is eltüntette s az igények e téren is fokozatosan csökkentek. A háború kitörésekor bekövetkezett pangás e téren valóban a halált jelentette.

Tíz éven keresztül még csak nyoma sem volt a hajóépítésnek. Az elmúlt év nyarán valóságos szenzáció volt a meginduló élet. Egyszerre két

² Reizner: i. m. III 484. ³ U. ott.

helyen is építettek. Egy nagy homokos hajó és egy halászbárka készült. Ez az építkezés elevenítette fel a mult szép emlékeit. Így kínálkozott alkalom arra, hogy a halászbárka öt hétig tartó építésének minden jelentős pillanatát sikerült megörökíteni, mielőtt kifejezésével és technikájával együtt el nem tűnt a rohanó idővel együtt.

* * *

A bárkaépítés előkészületei meglehetősen sok időt vesznek igénybe; ki kell faragni, fűrészelni a nehéz tölgyfatörzsekből készülő gerendázatot és a bárka alját alkotó vastag fenyődeszkákat. Mind a kettő más-más módon történik. A tölgyfa törzseket *baltával* durván, szegletesre faragják, majd



Fig. 3. ábra.

szekercével simábbra igazítják. Ez a munka alacsony, 40—50 cm. magasságú *bakokon* megy végbe. Ha a négyszegletes forma már elég jó s az oszlopot fenék- vagy oldal-deszkának akarják felhasználni, egyik végén 2 m. magas, másik végével a földön fekvő bakra csúsztatják fel *hévér* segítségével. A lefelé ereszkedő oldalon mindkét bakon erős *vaskapcsokat* vernek be, hogy a lecsúszást megakadályozzák. Az előkészület után kezdetétveszi a fűrészelés. (3. ábra.)

A *superfűrész* felső fogójával együtt 2½—3 m. hosszú acélszalag, melynek felső végét egy, alsó, két ember részére készített fogóját két ember húzza. A faragott gerendát fűrészelés alatt ide-oda tologatják a bakon, hogy a fűrész mindig alkalmas helyen járhasson. A tőkét, vastagság szerint, úgy fűrészelik

szét, hogy két vagy négy darabba essenek.

Azokat a törzseket, melyek alkalmasak *bögő* és *fartőke* faragására, erre a célra használják fel. Ezeknek a kifaragása azonban nagyon gondos munkát igényel s rendszeren csak akkor csinálják, ha a bárka méreteivel már tisztában vannak. Nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy a szegedi superok a fenék kirajzolásához sem a multban, sem most nem használnak egyéb eszközt, mint az *ácsplajbászt* s a készülő bárka méretei a *fenékeszkák* alkalmasnak látszó, kirajzolt méreteihez igazodnak. Így azok az oszlopok, melyek bevágásaiba a deszkáknak illeni kell, előre el nem készíthetők.

Míg az egyik helyen a gerendákat faragják, a másik helyen már a bárka fenekéhez való két colos deszkákon dolgoznak. Alacsony, 50—60 cm. magasságú *bakokra* fektetik a deszkákat és *okker festékekkel* bekent *csapózsínórral* két-három vonalat csapnak rajta mindkét szélén. Ez a két-három vonal arra való, hogy ha az első vonalig faragva, a deszka csapott széle miatt nem kapnának síma felületet, a második vagy a harmadik vonalig is lefaragják, ahol már biztosra megkapják. Először csak *baltával nagyolják*; csak akkor kezdenek *szekercével* egyengetni, mikor látják, hogy az összeillesztéshez alkalmas felületet kaphatnak. (4. ábra.)

Ha azonban olyan szűk helyen dolgoznak, ahol külön *faragóbakot* nem lehet felállítani, akkor azon az állványon faragnak, amelyiken a bárka fog felépülni. Először tehát ezt az állványt kell a szükséges óvatossággal elkészíteni. Erős, teherbíró építményt kell készíteni, mert sok mázsa súly nehe-

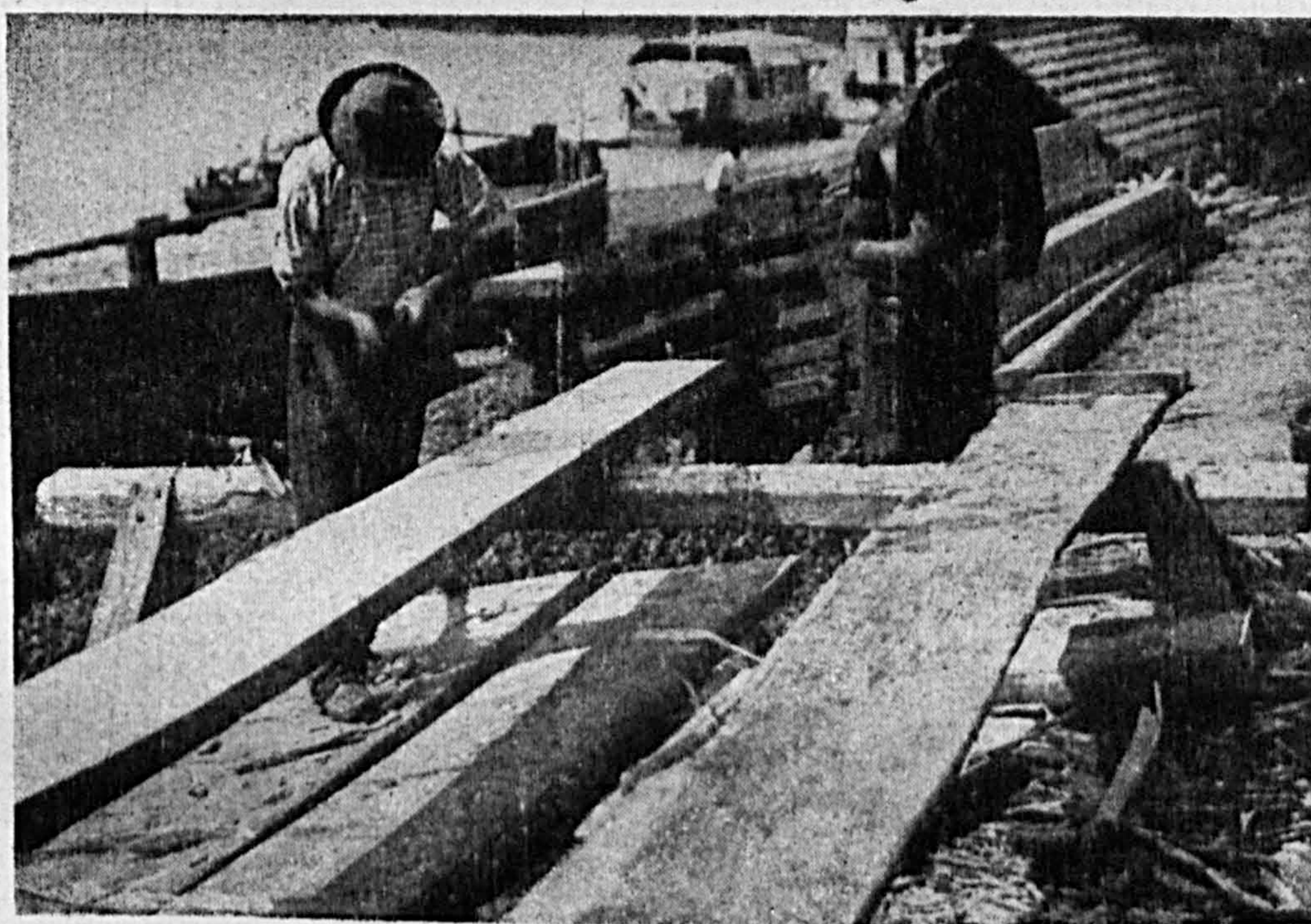


Fig. 4. ábra.

zedik rá az építés alatt s a bárka alatt hanyattfekve dolgozó *super* életét sem szabad veszélyeztetni.

Az állvány elkészítéséhez 60—80 cm. magas, vastag fenyőtörzs darabokat állítanak *talpra* egy sorban. A másik oldalon *máglyába* rakott oszlop darabokat helyeznek el s a hosszában két félhengerre hasított fenyő gerendákat úgy helyezik el, hogy egyik végük a talpraállított törzsön, másik a part lejtős oldala felől rakott máglyán álljon. Az állványgerendákat (*kantár, stáfli*.) *vízimértékbe* állítják s úgy fektetik rajtuk keresztül a kifaragásra szánt deszkákat. A *kantárok* olyan hosszúságúak, hogy a bárka szélességében

kényelmesen elfér rajtok, sőt annyi hely is marad mellette, amennyi a külön deszkákból épült körüljáróhoz szükséges. (L. 12. ábra.)

Helyszűke miatt ezen faragják meg a *fenékdesszkákat*. (Az eljárást fennebb ismertettük.) A fenékdesszka mindig páratlan számú.

Mikor valamennyi deszkának mindkét szélét a piros vonal mentén símára faragták, szorosan egymás mellé helyezik őket úgy, hogy egyik deszka fenyőszál szerinti szélesedő vége, a másik keskenyedő végével essék egy irányba. Ezután kezdődik az *összepakítás*. Addig tologatják ide-oda a kantárokon, míg az összes meghasadozott végek kívülesnek a már előre elképzelt nagyságú fenék határán. Arra is vigyáznak, hogy az oldal felé eső deszkákból akkora darab essék le, hogy az más helyen felhasználható legyen.

Az így nagyjából összeillesztett anyag középső deszkáján *csapózsínórral*

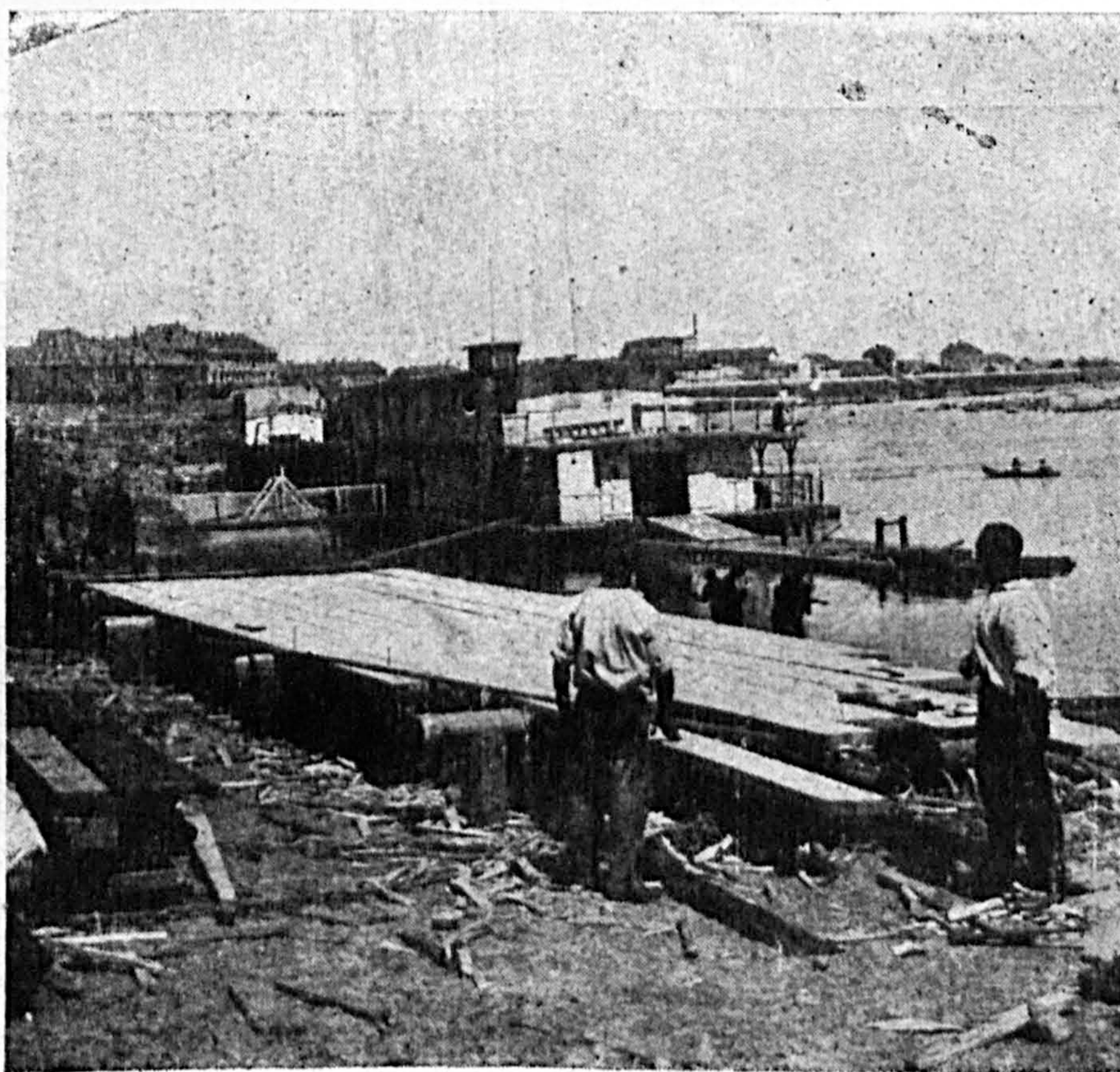


Fig. 5. ábra.

megjelölik a fenék középvonalát s ehez igazítva kezdik a fenék kontúrjának *ideiglenes* kirajzolását. A kirajzolás görcsmentes, rugalmas, kb. két öl hosszú *léc* mentén történik. A lécz egyik végét az *orr* helyére a piros vonalhoz illesztik és hosszú szegekhez feszítve, mellette szemmértékre megrajzolják az oldal ívét; ugyanezt teszik a *far* felőli piros vonaltól is. Az ívet azonban egyelőre csak az egyik oldalon rajzolják ki. Majd *baltaütögetéssel* e rajz kívánalmait szerint kiigazgatják a deszkákat, hogy a repedezett részek e rajz keretein kívül kerüljenek. (5. ábra.)

Ezután következik a másik oldal *hosszvetőleges* kirajzolása. Az egyengető ütügetések természetesen az első rajzot meglehetősen kimozdítják a helyéből. Ezért újra kell rajzolni az egészet, de most már *véglegesen*. De azért ez a rajzolás is csak *szemmérték* szerint történik, *a kifeszített, élére állított léc* mentén, *ácsplajbásszal*. Most is először az egyik oldalt rajzolják végig, hogy aztán a szemmérték szerint rajzolt oldalhoz a másik oldalt *pontos mérésekkel* utána rajzolják. Ez a munka már nagyon fontos, mert ez adja meg a bárka *tetszetős formáját*, amiről a Szegeden készült hajók, dacára, hogy *tervrajz nélkül készültek, mindég híresek voltak*.

A kirajzolás után a kantárokon fekvő deszkákat, két oldalt a kantárokbba vert *vaskapocs* segítségével összeszorítják. De hogy ez a szorítás minél pontosabb legyen és a deszkák szorosan egymás mellé álljanak, a kapocs és a deszka oldala közé erős keményfa *ékeket* vernek. Mikor már kellőleg simulnak a deszkák, kis négyszegletes deszka darabon átvert, kovácsolt

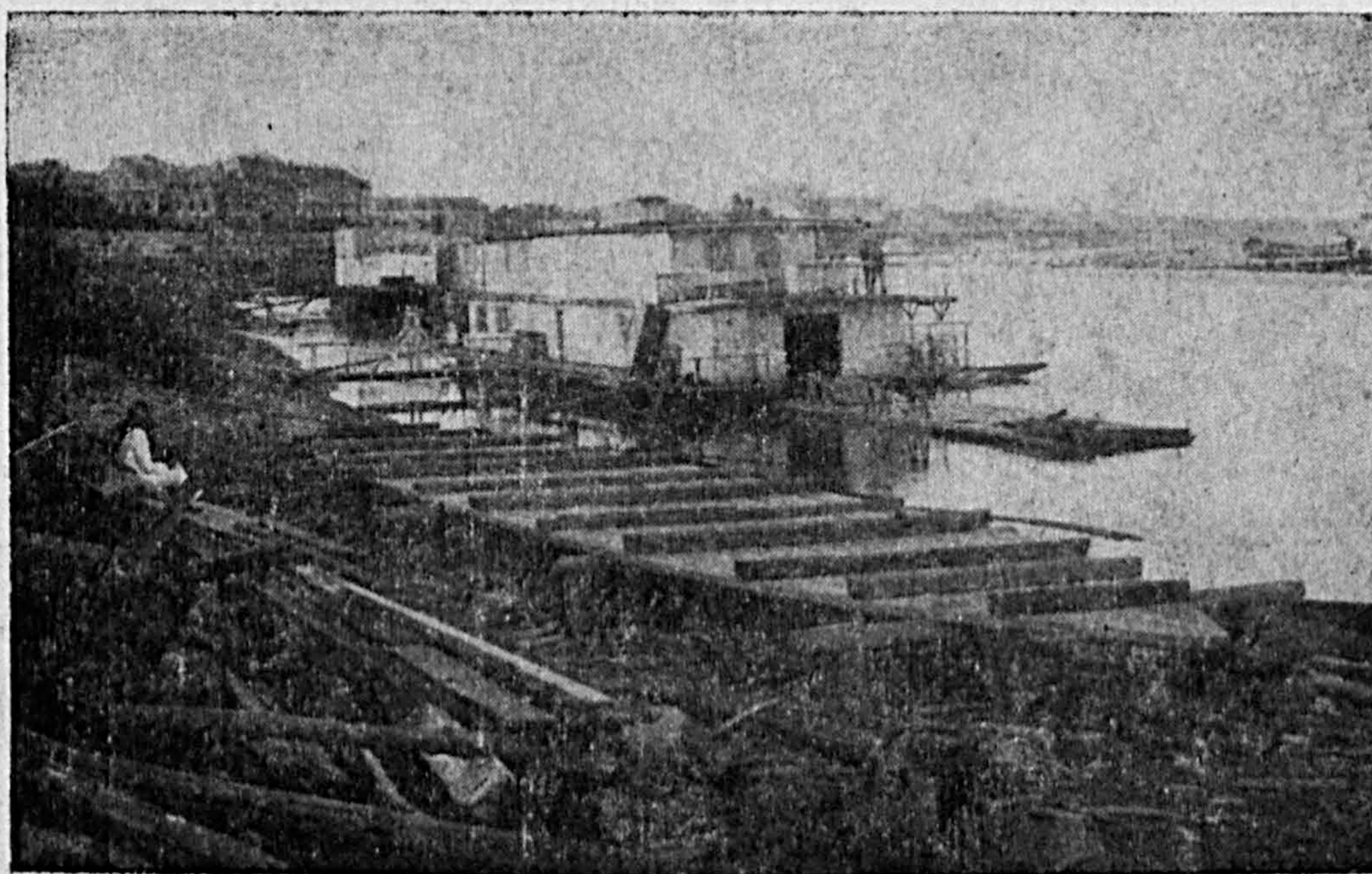


Fig. 6. ábra.

szegekkel mindegyiket a kantárhoz szegeznek, hogy az ékelésből kiszabadítva, a körülfűrészelés alatt el ne mozduljanak.

Most következik a *fenékdeszka kerekítés*. A rajz mellett körül fűrészelik a deszkákat. Így alakul ki a rajz szerinti *bárkafenék*. (6. ábra.)

Természetes, hogy az ovális formát mutató fenéken az elkeskenyedő deszka végek több helyen szabadon maradnak. Ezeket tehát hozzá kell erősíteni a mellettük lévő deszkákhoz. *Furdancs* segítségével megfúrják a deszka éleket jó mélyen és hosszú kovácsolt szegekkel, melyeknek még a fejét is mélyen beverik a deszkába vájt lyukba, összeszegeznek minden oldalon.

Most már pontosan kirajzolják a *bordázat* helyeit. Nagyobb teherhordásra berendezett hajóknál erős gerendákat használnak, mégpedig úgy, hogy egymástól egyenlő távolságra legyenek. Az ilyen nagyobb hajóknál 40—50 cm. távolságra fekvő sűrű bordázatot alkalmaznak. A kisebb hajóknál és bárkáknál a *burkonyfákat* egymástól 80—100 cm. távolságra helyezik el, még pedig a két végen sűrűbben, a középén ritkábban. Főleg azokon a helyeken ritkán vannak elhelyezve, ahol a bárkának lyukasztott fenekű és oldalú fiókjai lesznek. A *burkonyok* a középső deszkán megjelölt piros vonalra merőlegesen állanak. (Vinklibe állnak.)

A burkonynak szánt gerenda darabokat a kirajzolt helyekre teszik és hozzá szabják a fenékhez. (6. á.) A levágni való részt *dűtött vinkli*-vel rajzolják ki. A vinkli pontos beállítására nagy gondot fordítanak, mert ennek iránya

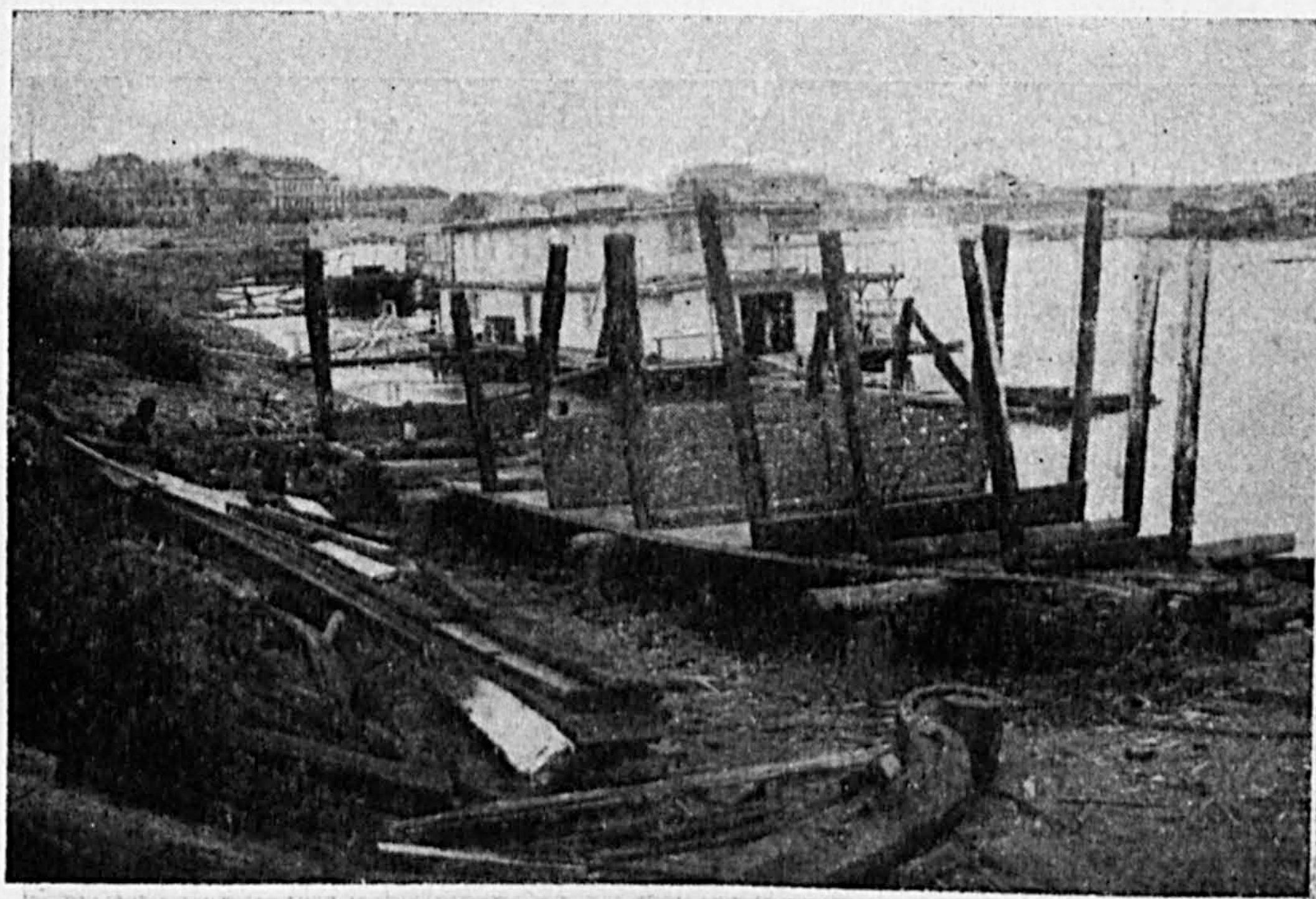


Fig. 7. ábra.

szabja meg a bárka felfelé öblösödésének helyes irányát. Ennek a vinkli irányának felel meg a burkony két véglapjának síkja, melynek folytatásába jön az egész oldal. A tölgyfából készült burkonyokat rövid, *rámanélküli kézi fűrészszel* vágják le.

A fenékhez szabott burkonyok végeit 10—15 cm. hosszúságban befűrészelik s a fűrésznyomig terjedő részt a *rövidnyelű kapacs*-csal, vagy a hosszabbnyelű *keszer*-rel kifaragják. (A keszer alakja a 14. sz. ábrán középen dolgozó super kezében jól kivehető.) Ugyanezt teszik a becsapolandó oldalgerendákkal, a *hablábakkal* is. Ez a munka is pontosan a *dűtött vinkli* irányában történik. Most a kivágott *burkony* és *habláb* részt a kifaragot

pipa segítségével összeillesztik és két kovácsolt szeggel egymáshoz szegezik. Hogy még erősebben álljanak, *kétágú vasat* szegeznek hozzájuk három szeggel. A vasak 25 cm. hosszúságban tartják a hablábakat. (7. ábra.)

Az összeillesztett bordázatot egymásután talapraállítják. Ráhelyezik arra a vonalra, melyekről már fennebb szóltunk. Két oldalt tartják a hablábakat, hogy el ne mozduljanak. Egy *super* a *párnával* a bárka alá fekszik (15. á.) s hanyatt fekve, hosszú, *vékony kézi fúróval* megfúrja a feneket és a burkonyt minden deszkánál két helyen s az előre elkészített lyukakon keresztül két hosszú kovácsolt szeggel megszegezi.

A bordázat felállítását rendszeren a *far* felől kezdik s páronként haladnak a fiókok felé.

Azoknál a lábaknál, ahol a fiókokat elválasztó deszkák foglalnak helyet, a felállítás után néhány (lyukasztott) deszkát azonnal felszegeznek. Ha a

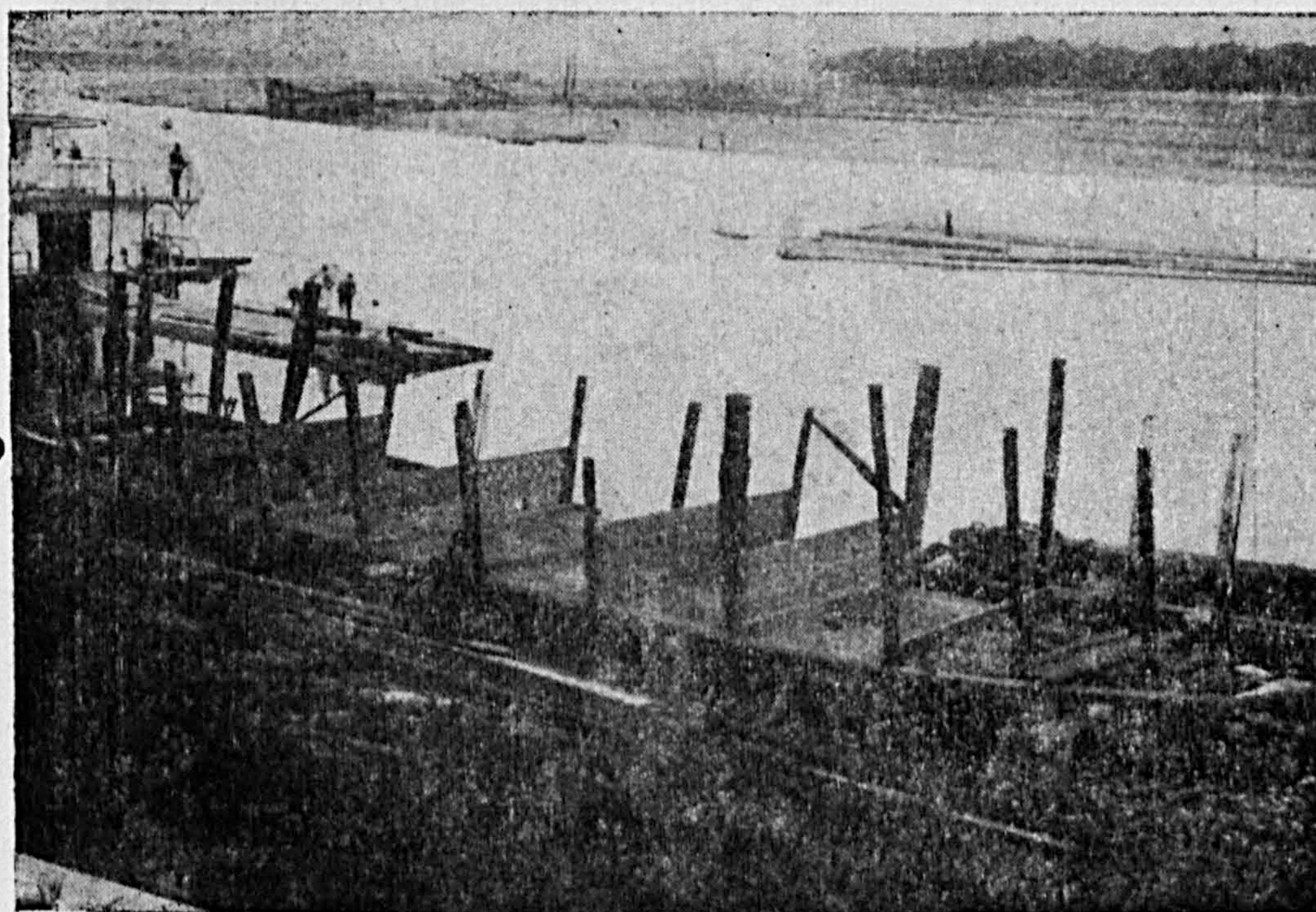


Fig. 8. ábra.

bárkát új anyagból készítik, a deszkákat csak a felszegezés után fúrják és égetik ki. A fiókok választó deszkái fenyőből készülnek, de a két szélső fiók végső deszkája kifúratlan tölgyfa. (8. ábra.)

Mikor az összes hablábakat beállították, a fiókokon kívül eső részeket azonnal bekátrányozzák. A fiókokat soha se kátrányozzák, mert ez árt a halnak.

A hablábak közül az *orrtól* számított második és a *fartól* számított negyedik a legerősebb, mert ezeknek felső végén foglal helyet a bárka kikötésére szolgáló hengeres *bak*. (Minden oldalon kettő-kettő.)

Míg az emberek egyrésze a hablábak beállításával foglalkozik, már faragják a *bögöt* vagy *orrőkét* és a *fartőkét*.

A hablábak beállításánál látszik meg, hogy a fenék faragásánál nincs-e valami olyan hiba, amely a bárka tetszetős alakját veszélyeztetné. Ha van, újra előkerül a hajlított lécs kijavítása a rajzot, hogy a *keszerrel* és *kapacssal* az új rajz mentén megfaraghassák a feneket. Ha csak kisebb darabot kell lefaragni, akkor a már leszegezett deszkákat a szeg körül kimélyítik és a szegeket beljebb verik; ha azonban nagyobb darabot kell lefaragni, akkor a szeget *villás fesztővassal* kihúzzák és a faragás után újra beverik.

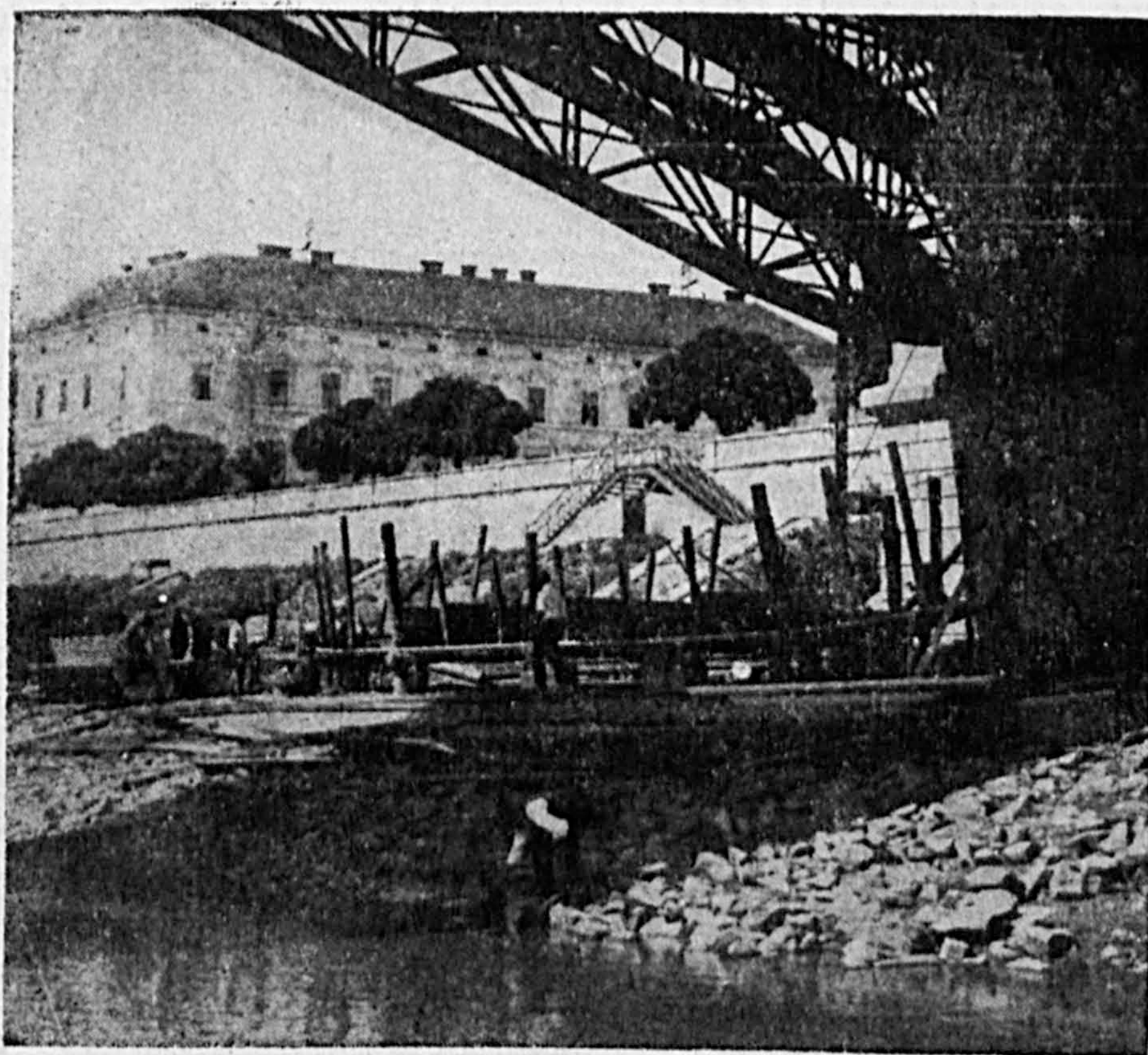


Fig. 9. ábra.

A *meder építésnek* — ahogy a fenék és hablábak beállítását nevezik — legfontosabb munkája az *orr* és *fartőkék* beállítása. Fontos ez nemcsak azért, mert ezeknek beállítása adja meg a bárka szimétriáját, hanem azért is, mert az eddig vízszintes fenék ekkor kapja meg azt a szépen ívelő alakot, amely a könnyebb úszás végett feltétlenül szükséges. Ehez a gömbölyítéshez azonban a harmadik és második habláb közti rész megterhelése szükséges. Szabadban épülő bárkáknál gerendák egymásra rakásával terhelnek, vagy földbevert cövekekhez erősített láncsal. A híd alatt épülő bárka fenekét azonban egy a híd vasoszlopa és a hajófenék közé szorított függőleges helyzetű fenyőgerendával szorítják le. (9. ábra.)

A kellő terhelés, illetve leszorítás után a fenék elejét alól és felül

egy-egy deszkalaphoz illesztett *hévér* segítségével emelik. A fenékdeshkát, hogy jobban hajoljanak, állandóan nedvesítik. Itt is nagy szerepe jut a *szem-mértéknek*. Ha az emelés a kellő magasságot elérte, magasra emelt bakokkal és függőlegesen álló deszka vagy gerenda darabokkal támasztják alá a fel-emelt fenék részt. Most bakra támasztott doronggal felemelik a feneket a kantárról, hogy 5—10 cm. vastagságú deszka darabokat helyezzenek a kantárokra. Ez az előkészület már az oldaldeszka beállításához szükséges, hogy a deszkát a rendes helyre illeszkedésben a kantárok ne akadályozzák.

A kellőleg gömbölyített fenékre illesztik, pontosan a középvonal irányában a szépen faragott *bögöt*. Ha szabad helyen dolgoznak, *három összetámasztott*

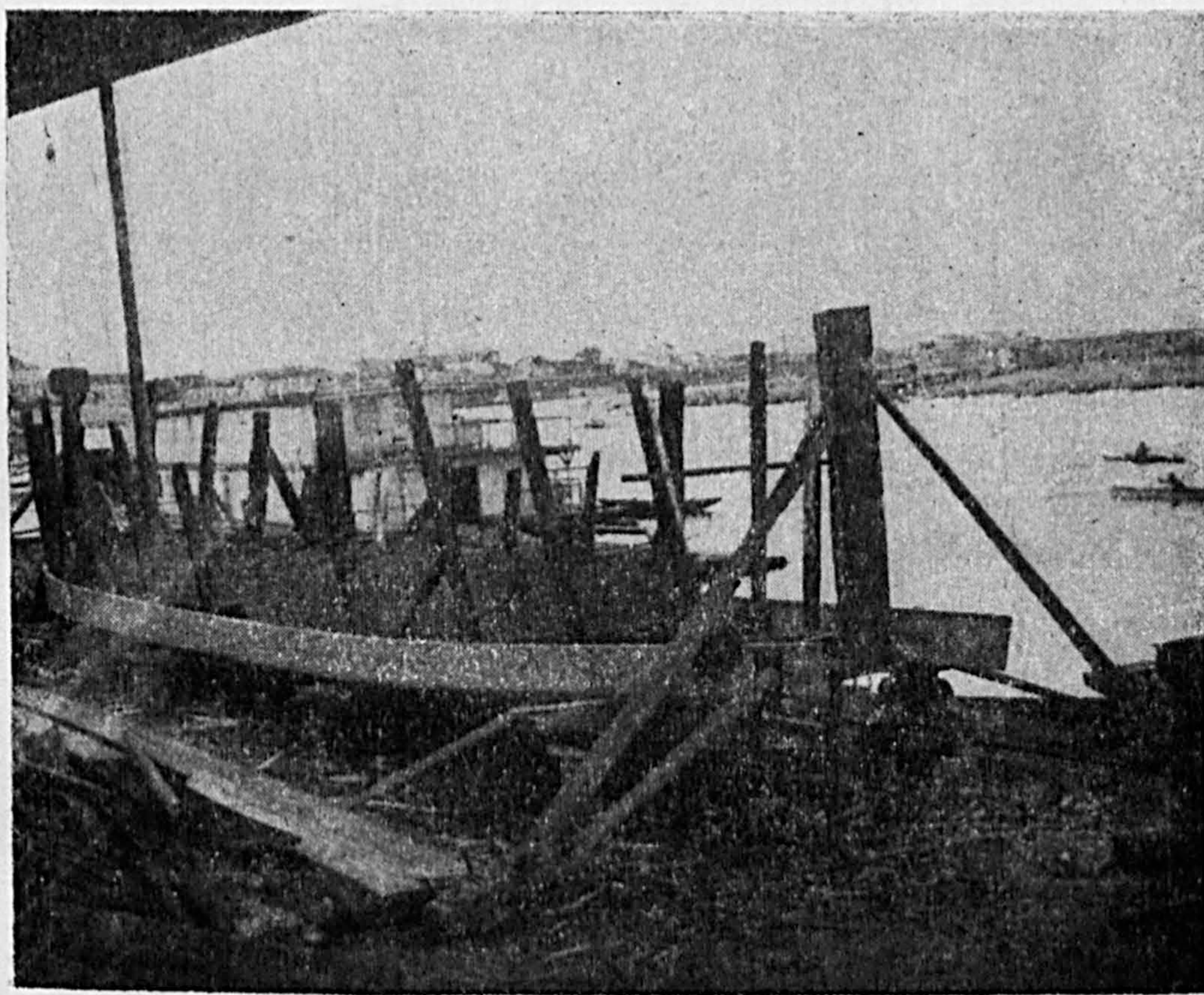


Fig. 10. ábra.

gerendára erősített *csigán* húzzák fel a nehéz *bögöt*. A híd alatt készülő bárkánál ezt az állványt a *híd vasgerendája* helyettesítette. (9. ábra.)

A felhúzott *bögöt* a fenék lecsapott végéhez illesztik s mindaddig tartják kötéllel és kézzel is, míg pontosan függőleges helyzetbe nem kerül. Az építés vezető super néhány lépésre előre megy és „*partfelé*” vagy „*vízfelé*” szavakkal irányítja a beállítást. Ha pontosan áll, még oldalról rudakkal megtámasztják és *felülről lefelé* két erős szeggel a fenékhez erősítik. A rudak föld felőli végéhez *cöveket*, *bögő* felőli végéhez *kapcsokat* vernek. Ha a megtámasztás alatt a *bögő* esetleg elmozdulna, a rudak mellé vert ékekkel kényszerítik vissza a helyére.

A *fartőke* beállítása már könnyebben megy. Az erős gerendából faragott tőkét a fenék hátulsó részének csapott végéhez emelik *kézierővel*. Régebben a fenékkal érintkező részt kivájták s az építés évében vert arany pénzt helyeztek belé. Ez a szokás azonban ma már, érthető okokból kiment a divatból. A felállított tőkét hátulról szegeznek a fenékhez. A beállítás az orrtőke irányítása mellett könnyen megy. A szegezés után csak két oldalról támasztják meg. Aztán felemelik a feneket, de nem annyira mint elől. A felemelés csak *bakkal* és *feszítő rúddal* történik s az alátámasztásra egyszerű oszlop darabot használnak, melynek alját deszkára teszik, hogy a földbe ne süppedjen. (10. ábra.)

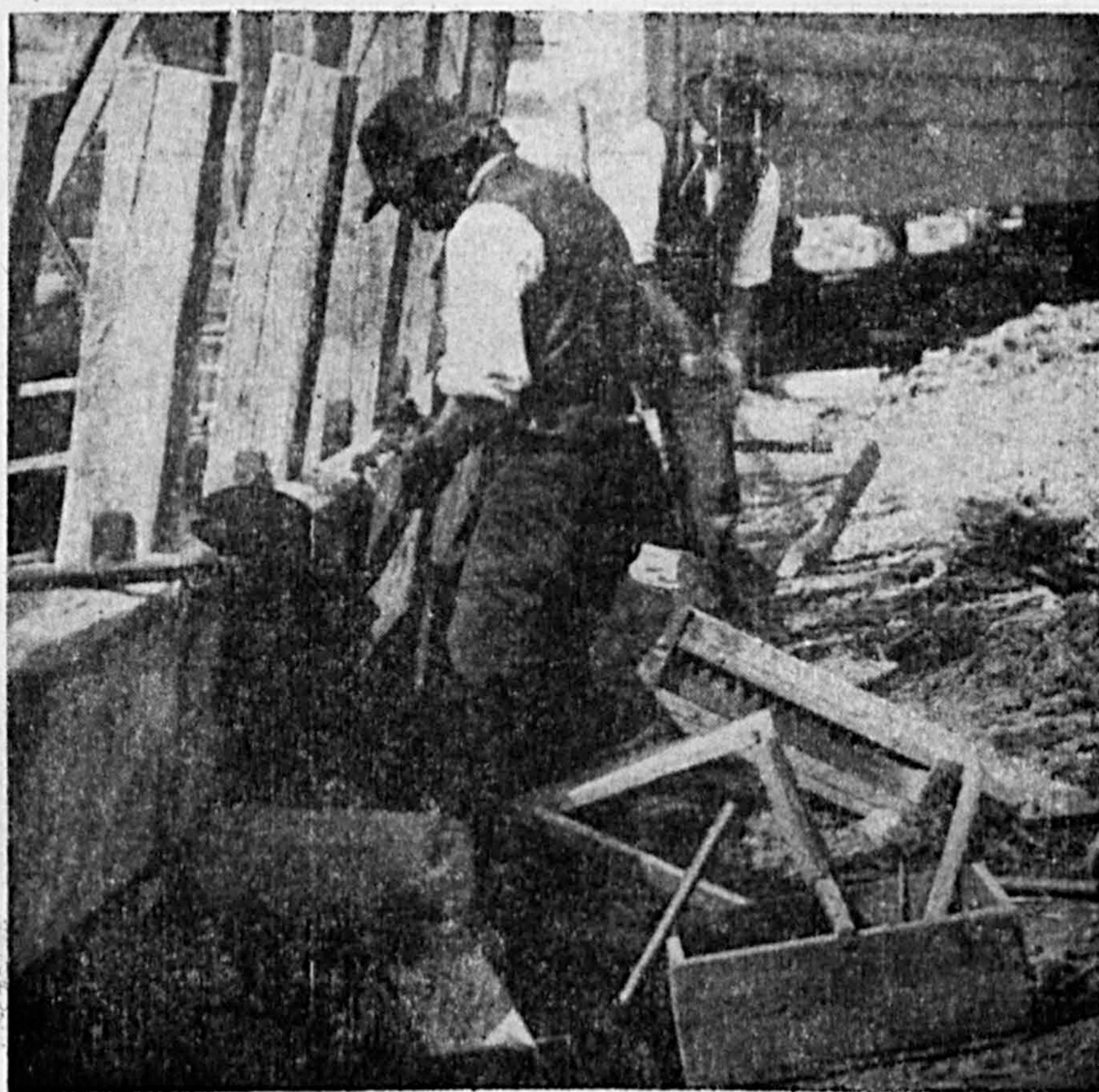


Fig. 11. ábra.

A *fartőkének* nagyon erősnek kell lennie, mert a kormány egész súlyával erre nehezedik, illetőleg ezen forog. A bárka belseje felé eső rész úgy van megfaragva, hogy az oldaldeszkák bele illeszkedhessenek.

A *mederkészítés* után következik az *oldalazás*. Ennek az előkészítéséhez tartozik a fenékdieszka és a hablábak lesímítása. A már fentebb említett rugalmas léccel kijelölik a kiálló részeket, hogy a felszegezendő oldaldeszák jól odasímulhassanak. A kijelölt részeket *kapacsal* lefaragják.

Míg a superek egy része a simítással van elfoglalva, a többiek az oldaldeszák széleit faragják, a bárka mellett felállított bakokon. Kisebb

bárkáknál az oldaldeszka lehetőleg egy darabból van. Nagyobbaknál azonban két, sőt három darabból is toldják őket. (11. ábra.)

A deszka beillesztése nagy körültekintést igényel, mert mindkét végének az *orr*-, illetőleg a *far*-tőkéhez kell illeszkednie. A fartőkéhez illeszkedés, tekintettel arra, hogy egészen egyenes, igen könnyen megy, de a bőgőnél a görbület miatt meg kell faragni, le kell kerekíteni. Ha ez meg van, akkor a deszka kerekített végét a bőgő bevágásába illesztik és három szeggel megszegezik, aztán hablábról-hablábra haladva neki támasztott deszkákkal vagy gerendákkal feszítik és minden egyes hablábhoz két-három kovácsolt szeggel odaszegezik. A már odaszegezett deszkának mereven kinyúló részét *kecskelábakra* támasztott kantárookra fektetik s lassan, fokonként hajlítják a hablábak felé. Mivel az *orrtól* a bárka közepe felé a domborodás hirtelen, nagyon vigyázni kell, hogy a deszka el ne pattanjon. Vízbé mártott pokrócot



Fig. 12. ábra.

tesznek azokra a helyekre, ahol erősen hajolni kell a deszkának s azt folytonosan nedvesítik. Így megkapja a kellő rugalmasságot. Közben, hogy nagyobb erőt fejthessenek ki, a deszkára kötelet kötnek s azzal is húzzák; a kantárokon nyugvó deszka alá szekerce éleket tolnak s azzal is fokonként emelik. A szegek helyét először megfúrják. Az első deszkát a *mederdeszkát* a bárka fenekéhez is hozzá szegezik. (10. ábra.)

A deszka végéhez erősített kötelet fokonként összebb húzzák, rövidebbre veszik. A bárka közepénél nem kell nagyobb erőt kifejteni, de a far felé újra erős görbületet kell adni a deszkának. Itt újra nagyon vizezik a deszkát s most már erősebb dorongokkal is feszítik. Az erősebb feszítés kedvéért a dorongot *hévérrel* nyomják előre. Ha a fartőke kivágásába bele simul, kifúrás után beszegezik.

Természetesen a második deszkára addig nem kerülhet sor, míg a mederdeszka mindkét oldalon felerősítve nincs, mert a *beállított mederdeszkák* minden támasz nélkül megtartják a *tőkét*.

Ha a deszkát toldozni kell, akkor az egymáshoz illesztendő részt lépcsőzetesen bevágják fűrészszel és keszerrel (11. ábra); a közeit mohával keményen kitöltik és a lentebb ismertetett módon megvarrják. Arra mindig ügyelnek, hogy a toldás olyan helyre ne essék, ahol *erős* hajlásra van szükség. Ugyancsak megvarrják azokat a hézagokat is, amelyek a mederdeszka beállításakor keletkeznek s olyan helyen vannak, ahol a kész bárka *megvarrásánál* a figyelmet elkerülhetnék.

A második deszka beállítása kissé nehezebb, mert ha az első kelleténél mélyebbre ment is, a fenék alatti rész lefaragásával még mindig lehet rajta

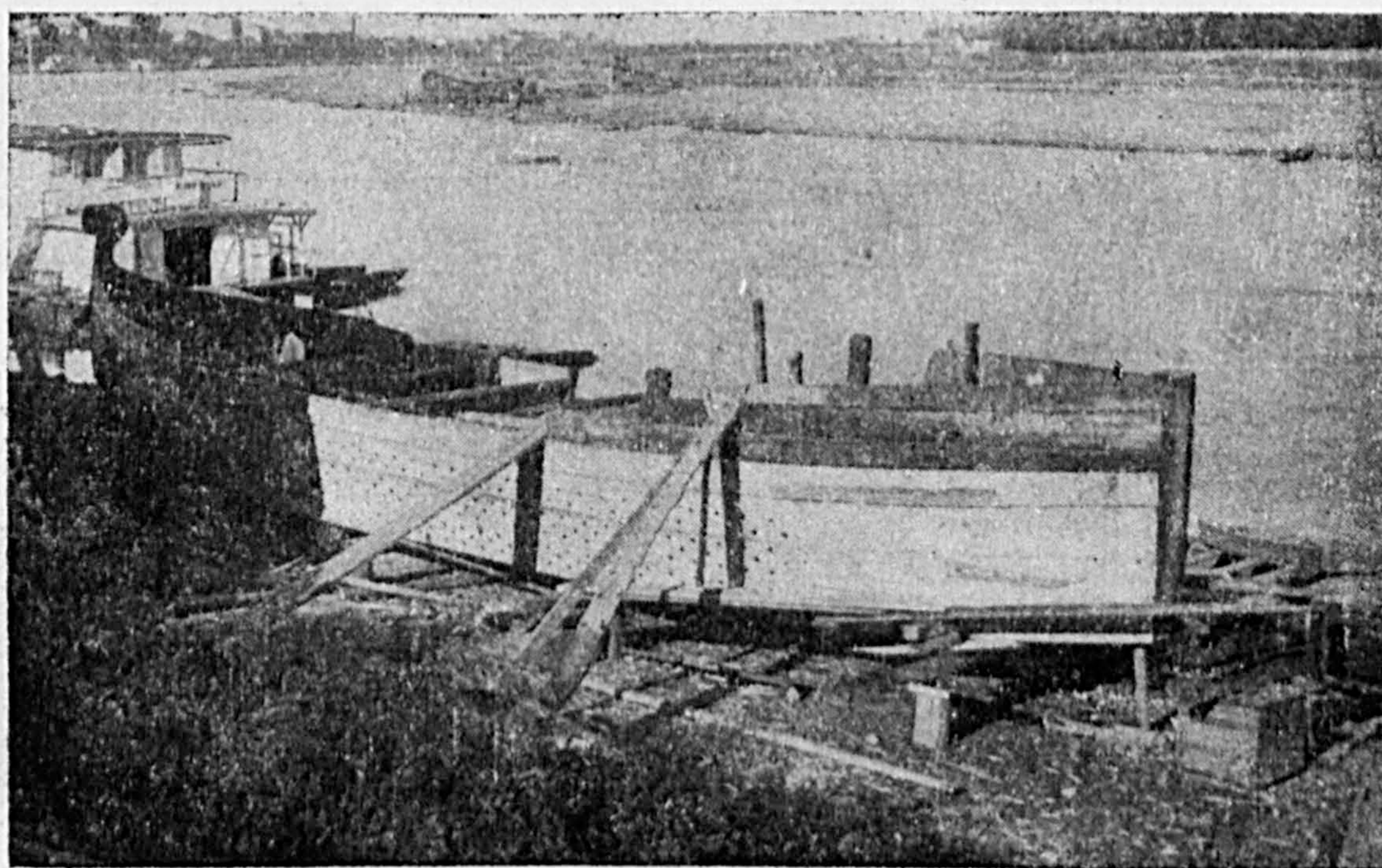


Fig. 13. ábra.

segíteni, de itt a mederdeszka felső része pontosan jelöli meg a második helyét. Ezt a deszkát is lekerekítve illesztik a bögőhöz s ugyanolyan módon, mint az elsőt hablábról-hablábra haladva erősítik meg. Megtörténik, hogy a deszka kelleténél lejjebb vagy feljebb megy. Ha lejjebb megy, hévérrel feszítik a rendes helyére; ha feljebb akkor a deszka fölé a hablábba vas-kapcsot vernek és közbe vert ékekkel szorítják a rendes helyére. De megtörténik az is, hogy a két deszka az egyenlőtlen faragás miatt nem illik össze. Ilyenkor kézi fűrészszel vágják le a kiálló részeket.

A második deszka után a negyediknek a helyét rajzolják ki pontosan hablábak szerint. Ez egyike a legpontosabb munkáknak, mert a deszka felső része adja a bárka peremét. Hogy a már meglehetősen magasságban könnyebben

dolgozhassanak a kantárookra *állványt* építenek. A felső deszkát is az előbbi módon szegeznek fel. Ha valahol a hajlítás következtében a deszka repedezni kezd, ideiglenes pántot szegeznek rá. Ez a deszka 2 cm.-mel vastagabb a többinél. (12. ábra.)

A harmadik deszka beillesztésénél vigyáznak arra, hogy lehetőleg kevés toldozás legyen rajta. Ez az egyetlen az egész bárkán, amely erős tölgyfából készült; de csak az egyik, még pedig a jobb oldali. A bárkák ugyanis mindig a Tisza jobb partján vannak kikötve s mivel orrukkal a víz folyás ellen állának, ez a deszka van kitéve a jégzajlásnak, amely a fenyőt hamarabb elpusztítaná. A tölgydeszka felillesztésénél mutatkozó nyílásokat deszkadarabokkal toldják ki. A hézagokat gondosan összevarrják.

Az oldal elkészítése után a fiókok rekeszeit és a burkonyokat átkötő gerendákat rakják fel. Az átkötésre azért van szükség, hogy a víz ereje



Fig. 14. ábra.

a bárkát össze ne roppantsa. A szélső fiókok külső oldalát tölgyfából, a többieket kilyukasztott fenyőfából készítik. Együttal megkezdik az előre kirajzolt helyeken a haltartó fiókok fenekének és oldalainak kifúrását és tüzes vassal való kiégetését. (13. ábra.)

Közben kifeszítik az orrtól a hablábig terjedő *pofadeszkát* (13. ábra.) és a hátsó rész párkányzatát. Aztán összeácsolják a fiókok és az egész bárkatest tetejét alkotó vízszintes deszkákat. (14. ábra.) Majd elkészítik a rúdra járó *kormányt* vagy *timonyt* és a *sarok vasakkal* felszerelik.

Míg a munkások egy része a bárka végén levő *putri* vagy *csárda* felépítésén dolgozik, a többiek a bárka *megvarrásával* vannak elfoglalva.

A deszkák közeit lazára szaggatott mohával tömik meg, amit véső alakú *mohozó*-val és *furkó*-val végeznek. Olyan keményre összeverik a mohát, hogy még akkor is szalagszerűen összeáll, ha évek múlva szétbontják a bárkát. Aztán a mohára a hézag mentén keskeny deszkadarabokat raknak és a két hegyű iszkájával erősen leszegezik. A bárka fenekén a varrást a *párnára* (Lásd 15. ábra) hanyat fekve végzik el. A párna menedékesen felfelé menő deszkából készült eszköz.

A fiókok tetejének felvasalása után, a fiókok belsejét kivéve, az egész bárkát kétszer egymás után bekátrányozzák és ha a kátrányozás eléggé megszáradt vízre bocsátják. A vízre bocsátáskor a kantárok alól kiszedik a máglyákat s a féloldalra billent kantárok folytatásába gerendákat raknak s azon csusztatják le, kötelekkel tartva, a vízre.

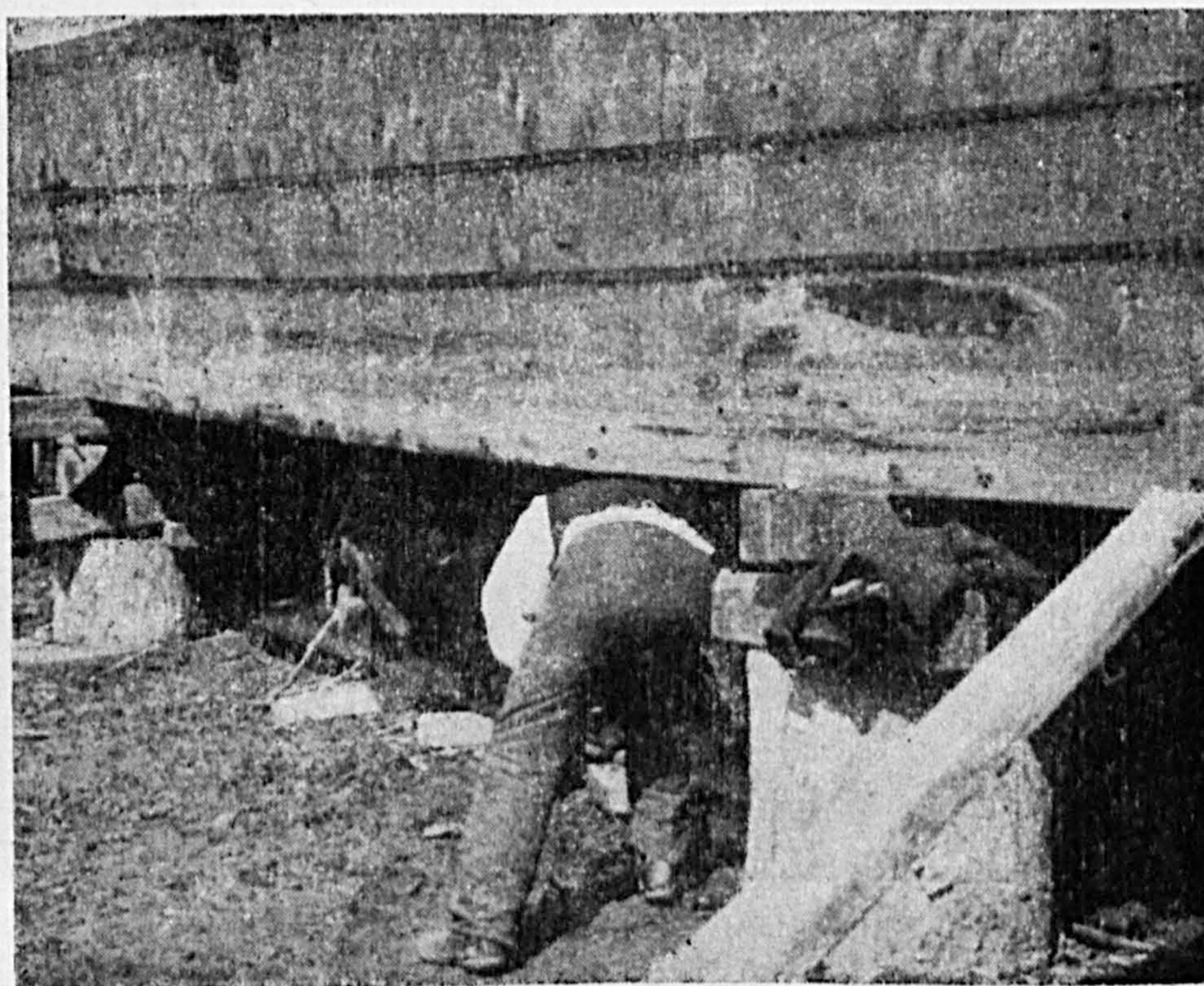


Fig. 15. ábra.

Vízre csúszáskor a fiókok lyukain behatol ugyan a víz, de a bárka nem süllyed olyan mélyre, mint ahogy kellene. Ekkor az orrnál és farnál levő varrt és kátrányozott rekeszekbe vizet mernek, ami a bárkának a kívánt állást adja meg. (16. ábra.)

Az egész munka alatt mindig készen van minden munkás előtt a *super láda*, melyben a szükséges eszközöket tartják. Az építéshez szükséges kátrányfőző üstöt és a bőgő beillesztéséhez szükséges csigát és kötelet a vállalkozó hozza, de a többi szerszámok mindenkinek meg vannak. A párna, a szöghögy

fúró, harapófogó, balta, szekercze, keszer, dült és álló vinkli, cirkalom, colostok, csüggő, plajbász, csapózsínór, kétkézvonó, furdancs, véső, kapacs, mohozó és furkó minden super ládában helyet foglal. (L. 11. és 14. ábra).¹

Dr. Banner János.

DIE SZEGEDER FISCHERBARKE.

(Abkürzung.)

Die geographische Lage von Szeged erklärt es, dass ein beträchtlicher Teil seiner Bewohner in vergangenen Zeiten sich solche Beschäftigungen wählte, welche mit Ausnützung der Ansiedlungsfaktoren den Lebensunterhalt auf möglichst leichteste Weise sicherten. Die ältesten Ansiedler mussten zwei Faktoren in Betracht ziehen: die ausgedehnten, zu Weidezwecken geeigneten Flächen, die sich selbst anzubieten schienen, und das weitverzweigte Wassersystem der Theiss, welches laut Zeugenschaft der alten Landkarten dem jetzigen ganz unähnlich war, aber eben wegen der Menge der sich in sie ergiessenden Wasseradern und Buchten, den Fischern ihre sich unter dem Wasser befindlichen Schätze als freie Beute anboten. Die langsame Veränderung der ökonomischen Verhältnisse, steckte den Weiden immer engere Grenzen und wenn ihnen die Pflugschar anfänglich auch nur kleinere Teile abgewann, wurden sie endlich doch ganz in den Hintergrund und grösstenteils an die äussersten Grenzen des Hotters gedrängt um den vielseitigen landwirtschaftlichen Arbeiten Raum zu geben. Wenn dieser Faktor also bei der Ansiedelung der Ureinwohner eine Rolle spielte, verlor er dieselbe bei der Entwicklung der Stadt, und gerade entgegengesetzt, das Bevölkern dieser entfernt liegenden Wirtschaften entzog der Stadt Einwohner und mit dem Leben auf der Tanya wurden diese — zwar nicht in ökonomischer Hinsicht, — aber was ihr Seelenleben und ihre Denkungsart betrifft, gänzlich den Stadtbewohnern entfremdet.

Der zweite Faktor, die Theiss, blieb sozusagen der einzige Faktor der städtischen Lebensmöglichkeiten. Wir denken dabei nicht an jenen rapiden Fortschritt, welcher die Stadt von der letzten grossen Überschwemmung bis zum Kriegausbruche charakterisierte, sondern an jene progressive, langsame Entwicklung, welche im Mittelalter und nach der Türkenherrschaft von Statten ging. Jene Tatsache, dass in der Epoche vor dem Bau der Kunststrassen und Eisenbahnen die Flüsse die Richtung des Verkehrs angaben

¹ Az 1. és 2. ábra a városi múzeum dúcgyűjteményéből való. A 3., 4., 11., 14., 15. Szász Gyula igazgató-tanító úr felvétele. A többi Dr. Rothanidesz Mihály egyet. tanár-segéd úr készítette, ugyanakkor, mikor az építés adatait feljegyeztem.

und sozusagen nur die in Strombetten schwimmenden Schiffe einen sicheren Weg hatten, wäre an sich selbst schon genug gewesen, um der Stadt einen raschen Aufschwung zu sichern. Aber dies war nicht der einzige Grund. Infolge der Marosmündung wurde Szeged eine wichtige Mündungsstadt, welche wegen der Strasse längs der Maros auch eine wichtige Übergangstation wurde.

Sowohl der eine, als auch der andere Faktor eröffneten von der Fischerei abweichende Lebensmöglichkeiten auf dem Wasser: die Schifffahrt, welche die Gründung der Werften naturgemäss nach sich zog.

Das auf der Maros abwärts beförderte Salz und das Heimführen der Fechsung aus den syrmischen Weinbergen, vergrösserte immer mehr den

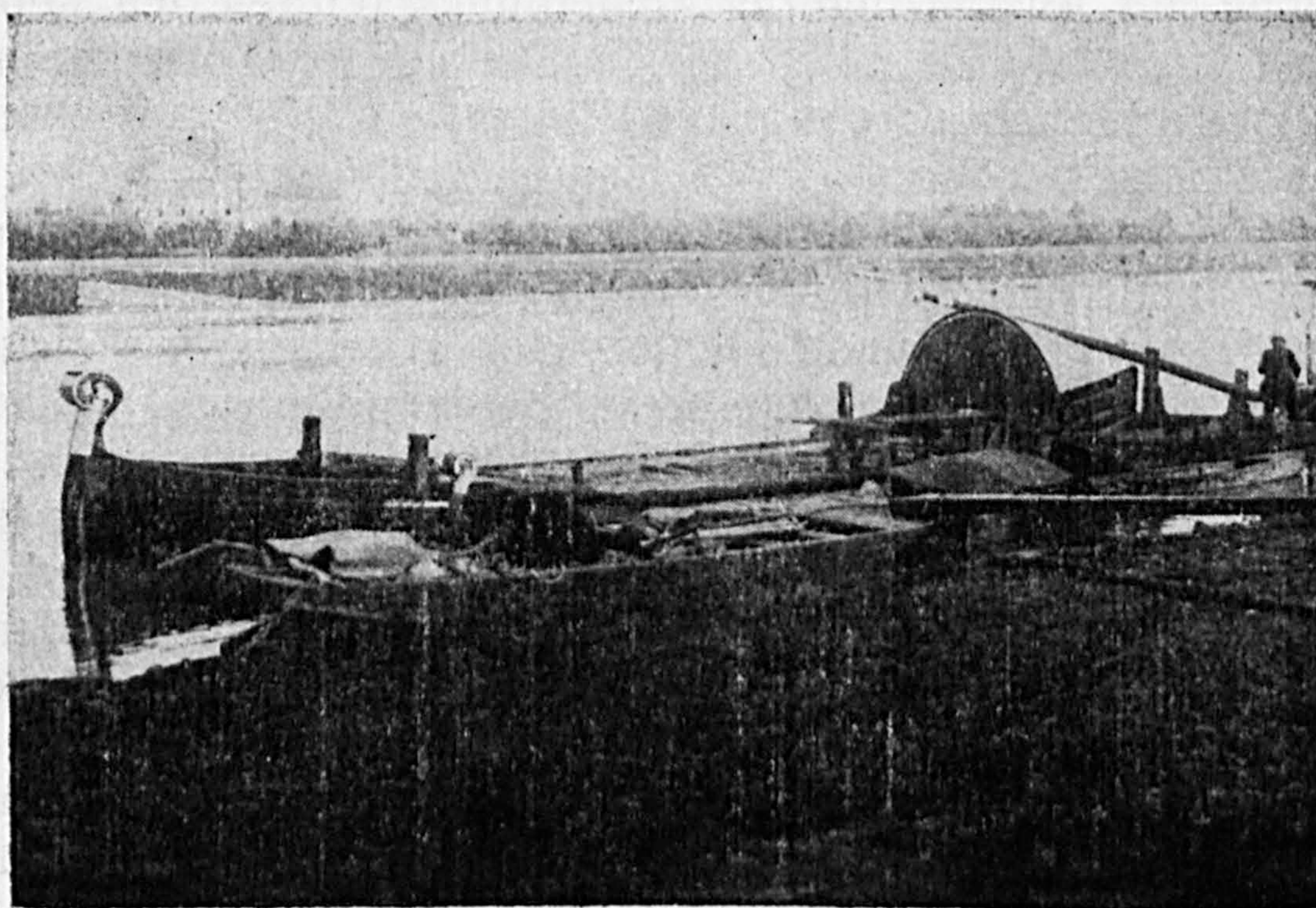


Fig. 16. ábra.

Bedarf an Schiffen. Aber auch das Aufblühen der Wassermühlenindustrie bedingte starke Schiffe. Wenn die in den Wasseradern, Buchten und Wildwassern fischenden Völker anfangs ihre Schiffe auch selbst verfertigten, schafften sie sich später die grösseren, in den grösseren Werften an und trugen dadurch auch zur Hebung des Schiffsbaugewerbes bei. Die Gewässer der Theiss erschufen jenes uralte Gewerbe, dessen rapider Fortschritt auch andere Gewerbe ins Leben rief. So entwickelten sich jene Gewerbe, welche selbst den einfachsten Schiffen nötige Gegenstände verfertigten: der Seiler, der Nagel- und Kettenschmied, dann die Sägeindustrie und jene, die deren Werkzeuge herstellten. Natürlich entwickelten sich diese Gewerbe als Haus-

industrie in den Händen des Szegeder Volkes, infolgedessen sie auch aus ethnographischem Gesichtspunkte Beachtung verdienen.

Der früher sehr entwickelte Schiffsbau ging während der Türkenherrschaft zu Grunde und war auch nach derselben nur ein Flickgewerbe bis in der Umgebung von Szeged sich die Productivität hob und das Salz-befördern neuerdings einen grösseren Aufschwung nahm. Diese progressive Hebung erreichte beiläufig im XVIII. Jahrhunderte ihren Höhenpunkt, als jährlich mindestens 300 Salz- und 200 gedeckte Schiffe Szeged berührten. Diese grösstenteils zusammengestümperten Schiffe, gaben der Schiffbauindustrie die erste Arbeit, welche sich von diesem Zeitpunkte an successive hob; obzwar Schiffszimmerleute in beträchtlicher Menge vorhanden waren, bildeten dieselben nie eine selbstständige Zunft.

Es kann mein Zweck nicht sein, mich hierorts mit der Vergangenheit der Schiffsbauindustrie intensiver zu befassen, doch ich kann einige Dinge nicht übergehen, die zur Veränderung der Umgebung des Theissufers sehr viel beigetragen haben. Infolge der rapiden Hebung des Schiffsbaugewerbes schwärmten das ganze Jahr hindurch Hunderte von sägenden und hackenden Schiffszimmerleuten auf dem oberen und unteren Theissufer, wo sie von dem Schiffsbauemeistern beschäftigt wurden. Ocskay, Hajdu, Terhes, Kopasz, Zsótér, Ábrahám sind die Namen derjenigen, die die Schiffsbauindustrie des XIX. Jahrhunderts würdig repräsentieren. Ihre Wohlhabenheit übergang auch auf die Arbeiter, die unter ihrer Leitung arbeiteten. Ihre Häuser konnte man vom Weiten an den alten Schiffsschnabelklötzen erkennen, welche vor der Eingangstür ihrer Wohnhäuser gleichsam als Schilde ausgestellt waren.

Das Poltern des ersten, in Szeged im Jahre 1842 erschienenen Dampfschiffes wurde noch vom Säge-, Klopff- und Hacklärm der zwei Werften übertönt, sein Rauch wurde vom Pechqualm derselben übertroffen, doch das Pfeifen des Schiffes war immerhin ein Notsignal in der Geschichte der Schiffsbauindustrie, welche von Schritt zu Schritt ihrer grossen Bedeutung verlustig wurde.

Der Bau der Eisenbahnbrücke und des Bahnhofes richtete die am unteren Theissufer befindlichen Werften zu Grunde, das fabriksmässige Bauen der Schiffe versetzte den am oberen Ufer befindlichen Werften den Gnadenstoss, welche sich nach und nach nur mehr mit Reparaturen, bauen von Sandschiffen und Befriedigung der Fischer befassten.

Aber infolge der Theissregulierung verschwanden auch die wirklich guten Fischerorte und die Anforderungen auf diesem Gebiete wurden auch successive geringer. Die beim Ausbrechen des Krieges eingetretene Stockung bedeutete auf diesem Gebiete wirklich den Tod.

Während 10 Jahren war nicht einmal eine Spur von Schiffsbau zu bemerken. Im vergangen Sommer war das wieder aufkeimende Leben eine

wirkliche Sensation. Gleichzeitig wurde an zwei Orten gearbeitet. Ein grosses Sandschiff wurde umgebaut und eine Fischerbarke wurde mit Verwendung des alten Holzes gefertigt. So ergab sich Gelegenheit jede wichtigere Phase des Barkenbaues zu verewigen, bevor auch diese Beschäftigung mit ihren Ausdrücken und urvolkstümlichen Technik der rastlos vorwärtsdrängenden Zeit zum Opfer fällt.

Unsere Bilder veranschaulichen die Phasen des Baues in ihrer Reihenfolge.

A TORDOSI ŐSTELEPEN TALÁLT KÖSZERSZÁMOK ANYAGA.*)

A tordosi őstelep *Torma Zsófia* által gyűjtött és az Erdélyi Nemzeti Múzeum érem- és régiségtárában levő anyagának feldolgozása közben egyebek között az a kérdés is feleletre várt, hogy a telepen található kőszerszámokhoz honnan szerezte az anyagot a telepen lakó neolit-ember. Ennek a kérdésnek eldöntése az eszközökhöz fölhasznált kőzetek s ezek előfordulási helyének meghatározása alapján lehetséges, miért is az Erdélyi Nemzeti Múzeum érem- és régiségtárának igazgatója, *dr. Pósta Béla* ny. r. tanár úr ezzel a munkával csekélységemet volt szíves kitüntetni. A rám bízott feladatot a következőkben gondolom megoldottnak.

A gyűjteményben föltalálható kőanyagot két csoportban kell tárgyalnom. Az első csoportba azokat a darabokat sorozom, amelyeket arra használt föl a neolit-ember, hogy azokból *éles pengéket pattintott* magának. Erre a célra egy viaszsárga-dohánybarna *jaspópál* féleséget használt föl, amely elég jó kagylós törésével, ridegségével nagyjában megfelelt a célnak, bár ideális anyagnak nem mondható. Az összes pengére használt darab ugyanegy anyagból való. Egy-egy kevésbé igénybevett darabon még az eredeti felületi kéreg is megvan, világosabb barna-fehér színű, egyenetlen felületű sávot alkotva, amelyet mészbevonatnak is nézhet a felületes szemlélő.

A másik csoportba azokat a darabokat veszem, amelyeket *csiszolás* által alakított át szükségleteinek megfelelően a tordosi neolit-ember s ezekkel együtt tárgyalom azokat a kavicsokat is, amelyeket a megmunkált kőeszközök társaságában gyűjtött össze *Torma Zsófia*. A vizsgálat alapján kiderült, hogy a már megmunkált kőszerszámok mindössze három-féle kőzetből készültek, míg a meg nem munkált kavicsdarabok sokféle anyagból valók. A megmunkált eszközöknek $\frac{2}{5}$ -e rendszeren szürkés, néha sötétebb színű *kovapala*, amelyet keménysége tett e célra különösen alkalmassá, míg további $\frac{2}{5}$ -ét a keménysége mellett szívóssága miatt is kitűnő, fekete, néha zöldes

*) Néhai Pósta Béla hagyatékában talált kézirat.